

приводила практика целевого финансирования промышленности, где на первом месте стояли нужды производства, поглощавшие преобладающую часть средств.

Особое место в работе ПТО играли кадры преподавателей, но на Урале доля инженерных кадров с высшим образованием была ниже, чем в РСФСР. Для решения вопроса по обеспечению ПТУ преподавателями спецдисциплин и мастерами производственного обучения с высшим образованием в 1979 г. был открыт Свердловский инженерно-педагогический институт (сегодня Уральский профессионально-педагогический Университет).

Одна из проблем указанного периода – рациональное размещение кадров по отраслям народного хозяйства. Преобладающая часть выпускников распределялась в промышленность. Большинство ПТУ Урала, особенно Свердловской области были нацелены на подготовку кадров в машиностроении.

С. Ю. Глотов

СТРУКТУРА УПРАВЛЕНИЯ ЧЕРНОЙ МЕТАЛЛУРГИЕЙ УРАЛА В 1950 – 1970-Е ГГ.

Тенденции развития управления Уральской промышленностью берут свое начало еще с 30-х годов, когда разрабатываются и начинают проводиться в жизнь первые пятилетние планы. Заинтересованность развивающегося государства, идущего по пути интенсивной индустриализации, в развитой металлургии, необходимость освоения новых потенциально мощных промышленных регионов, а также исключительная особенность Уральского региона как нового крупного металлургического центра, приводят к заострению руководством внимания на централизации управления отраслью. Подобная мера может обеспечить безусловное подчинение предприятий черной металлургии центру и позволить проводить политику административного нажима. Кроме того, директивное планирование и централизация управления – это характерные черты деятельности ЦК ВКП(б).

Слабость энергетической базы производств, острая нехватка квалифицированных кадров, недостаточность эксплуатационной разведки, низкий уровень изготовления строительных материалов, необходимых для создания новых и реконструкция старых предприятий, расширение и углубление производства, необходимость в обоганительной промышленности – вот неполный список проблем вставших перед уральцами. Металлургия как экономическая отрасль государства, на стадии своего развития требует огромных вложений, как финансовых и материальных, так и огромного напряжения рабочего потенциала государства. Что невозможно без четкого и слаженного управления отраслью, без так называемой государственной политики протекционизма.

В 1939 году был создан Народный комиссариат черной металлургии СССР, который в 1946 году был преобразован в министерство. Наркомату были подчинены Главспецсталь (трест – объединение заводов качественных и высококачественных сталей и ферросплавов), Главтрубсталь (трест трубопрокатных заводов Первоуральского, Синарского и других), Главуралмет (бывший Восток

сталь и главк древесно-угольной металлургии). Этим начинается эпоха централизованного управления отраслью.

Итогом мер стало превращение Урала в один из самых крупных промышленных центров. Решение многочисленных проблем. С 30-х и до середины 50-х годов аппарат управления черной металлургией превращается в мощнейшую административно-бюрократическую систему. Создается инфраструктура управления по отраслям и ведомствам с вертикальной расположенной иерархией управляющих органов.

Таким образом черная металлургия на Урале накануне Великой Отечественной войны уже превратилась в самостоятельную и сложившуюся структуру. Именно излишний контроль и централизация управления позволили не только перевести Уральскую промышленность на военный сортимент продукции, но и разместить и пустить в уральском регионе огромное количество эвакуированных предприятий.

Во время Великой Отечественной войны принцип вертикальности управления был также необходим как и в годы становления черной металлургии в 30-40х годах. Ввоз эвакуированного оборудования, сильный приток квалифицированных кадров позволили значительно ускорить процесс развития тяжелой промышленности региона. Огромные недостроенные и неиспользуемые площади были в кратчайшие сроки приведены к рабочему состоянию и задействованы. В годы войны Урал превратился в главную металлургическую базу страны.

Потребность в сильном централизованном управлении и четком планировании осталась и в послевоенные годы в восстановительный период. Необходимость резкого перехода на сортимент мирного времени, потребность в продукции металлургии. И подобная перестройка была проведена не только в короткие сроки, но и без спада производительности.

Изменения, произошедшие в управлении черной металлургии Урала в 1957 году имеют многочисленные причины. Отрасль к этому времени уже оправилась от кризиса и теперь работала и развивалась более или менее равномерно, что не требовало пристального внимания и вмешательства государства в управление. Черная металлургия приобретает вид логически завершенной структуры. Огромный удельный вес комбинатов с законченным производственным циклом, то есть полностью самостоятельных автономных, не зависящих от внешних сырьевых, энергетических, технических и кадровых ресурсов. Причем, чем полнее металлургический цикл производства, тем экономически выше показатели работы предприятия.

Уральская черная металлургия в эти годы превращается в ряд узкоспециализированных предприятий с обособленным сортиментом продукции. Создаются и обособляются самостоятельные подотрасли черной металлургии такие как трубное производство, промышленность по подготовке металла для вторичной переработке, производство ферросплавов, производство качественных сталей и метизов. Со становлением и развитием этих подотраслей происходит их расщепление на еще более узкоспециализированные отрасли.

Другим фактором, оказавшим сильное влияние на реорганизацию управления отраслью стало повышенное внимание государства к организации металлургического производства в национальных республиках. Уральская металлур-

гия приобретает все более и более самостоятельный образ, не нуждающийся в жестком протекционизме государства.

Особенную роль сыграла политическая игра Никиты Сергеевича Хрущева. Реформирование системы управления в 50-е годы проходило под знаком критики сталинизма и возвращения к ленинским принципам. Именно поэтому реформа, предпринятая Хрущевым в 1957 году, предусматривала отказ от отраслевой системы управления через министерства, созданной еще в 30-е гг. и переход к территориальной системе управления, к возрождению территориальных Советов народного хозяйства, существовавших с 1917 года по 1932 год. Считалось, что это приблизит управление к производству и позволит сократить бюрократический аппарат.

В 1961 году возникает и «соборный» орган управления металлургией – Уральский совет по координации и планированию работы совнархозов. Проводится экономическое районирование промышленности дезорганизовавшее централизованную систему управления.

А. А. Конов

РАЗВИТИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ НА УРАЛЕ В 1950-Е ГГ.

В 1951 г. в развитии транспортной системы СССР наступил качественно новый этап, когда преимущественное развитие получили новые, прогрессивные виды транспорта. Формируется сеть новых видов транспорта и транспортная система СССР из двухвидовой, каковой она была в довоенные годы, превращается в многовидовую систему, включающую семь видов транспорта: железнодорожный, внутренний, водный, морской, трубопроводный, газопроводный, воздушный, автомобильный.

Принципиальным отличием развития транспортной системы СССР в 1950–1960 гг. явилось повышение интенсивности использования путей сообщения. Этот процесс коснулся всех видов транспорта.

Директивами о пятилетнем плане развития народного хозяйства СССР на 1951–1955 гг., утвержденными XIX съездом партии, планировалось увеличение грузооборота гражданской авиации не менее чем в два раза. Для обеспечения выполнения этой задачи в директивах предусматривалось: «Значительно увеличить парк транспортных самолетов гражданского воздушного флота, а также сеть воздушных линий и аэропортов, оборудованных для круглосуточной работы». Было решено не строить многоместные самолеты с поршневыми двигателями, а сосредоточить усилия на создании реактивных пассажирских и грузовых самолетов, обладающих значительно более высокими грузоподъемностью, скоростью и экономностью. 50-е гг. стали периодом массовой замены винтовых самолетов реактивными и турбовинтовыми. Создание и ввод в эксплуатацию пассажирского самолета ТУ-104 открыло новую страницу в истории отечественного воздушного транспорта – эру реактивной гражданской авиации. В 1955–1960 гг. были созданы крупные пассажирские самолеты ТУ-114, тяжелые турбовинтовые самолеты ИЛ-18 и АН-10, турбореактивный воздушный корабль ТУ-124.